

# *Koninklijke Aeroclub Keiheuvel*

## *Huishoudelijk reglement van de afdeling motorvliegen*

1	Aanpassingen .....	3
2	Het reglement .....	3
2.1	Toepassing .....	3
2.2	Aanpassingen .....	3
3	Organen /werking.....	3
3.1	Beheerraad .....	3
3.2	Vliegraad van de motorafdeling (motorraad) .....	3
4	Veiligheid.....	6
4.1	Algemeen.....	6
4.2	Alcohol, geneesmiddelen, verminderde menselijke prestaties.....	6
4.3	Roken en open vuur.....	6
4.4	Tanken / benzine .....	6
4.5	Recente vliegervaring .....	6
4.6	Initiatievluchten .....	6
4.7	Schade /storingen aan clubtoestellen, harde landing.....	7
5	Winterwerk /groepsactiviteiten .....	7
6	Gewone activiteiten .....	7
6.1	Formaliteiten voor elke vlucht .....	7
6.2	Vluchten met passagiers.....	8
6.3	Tanken .....	8
6.4	Aansprakelijkheid van de piloot .....	8
6.5	Reinigen na de vlucht.....	9
6.6	Binnenzetten van vliegtuigen .....	9
7	Reservering van clubtoestellen .....	9
7.1	Reservering voor gewoon gebruik / maximaal één dag.....	9
7.2	Reservering voor langere duur .....	10
8	Afrekening van vlieggkosten .....	10

9	Bijzondere activiteiten .....	10
9.1	Slepen van zweefvliegtuigen .....	10
9.2	Initiatievluchte (i-vluchten) .....	11
10	Schade aan clubtoestellen .....	11
10.1	Veiligheid .....	11
10.2	Aansprakelijkheid / verzekering .....	11
10.3	Aansprakelijkheid van de piloot t.o.v. K.A.C.K. ....	12
10.4	Schadevergoeding .....	13
11	Stalling van toestellen in privaatbezit .....	14
11.1	Aanvraag .....	14
11.2	Vergoedingen / stallingsgeld .....	15
11.3	Verval van de toelating .....	15
11.4	Verplichtingen voor de eigenaar .....	16
12	Aanschaf en gebruik van toestellen in privaatbezit .....	16

1. **AANPASSINGEN** : Dit reglement kan steeds worden aangepast na goedkeuring van beheerraad en motorvlieggraad.

Laatste herziening en goedkeuring: beheerraadsvergadering van 19/02/2008

## 2. HET REGLEMENT

### 2.1. Toepassing.

- 2.1.1. Dit reglement beschrijft de werking, taken en verantwoordelijkheden van de erin beschreven organen en van de leden van de motorafdeling.
- 2.1.2. Dit reglement dient als aanvulling van de bestaande nationale en internationale luchtrecht en is eraan ondergeschikt.
- 2.1.3. Een actuele kopie van dit reglement wordt overhandigd aan elk toetredend lid, dat voor ontvangst en kennisname ("gelezen en goedgekeurd") zal ondertekenen.
- 2.1.4. De actuele kopie ligt steeds ter inzage in het leslokaal van de club en is als enige bindend voor de leden en de organen van de club. Ter aanvulling kan het reglement ook gepubliceerd worden in de ledensectie van de K.A.C.K. website.

### 2.2. Aanpassingen.

- 2.2.1. Aanpassingen aan dit reglement kunnen worden voorgesteld door de motorraad zowel als door de beheerraad.
- 2.2.2. Aanpassingen dienen door deze beide organen goedgekeurd vooraleer ze gepubliceerd worden.
- 2.2.3. Publicatie van aanpassing gebeurt door vermelding in het verslag van de vergadering van de beheerraad en wordt van kracht 14 dagen na het uithangen van dit verslag op het prikbord. Ter aanvulling kan de aanpassing ook worden gepubliceerd in de ledensectie van de K.A.C.K. web-site.
- 2.2.4. Elk lid van de afdeling is er zelf voor verantwoordelijk steeds de laatste stand van de aanpassingen aan dit reglement te kennen.

## 3. ORGANEN / WERKING

### 3.1. Beheerraad.

De beheerraad wordt verkozen en neemt zijn taken waar zoals beschreven in de statuten van de club en wordt hier alleen voor de volledigheid vernoemd.

### 3.2. Vlieggraad van de Motorafdeling. – hierna "Motorraad" genoemd.

#### 3.2.1. Beschrijving van de Motorraad.

De motorraad bestaat uit minimaal 3 en maximaal 6 leden, die gekozen worden tussen de actieve leden van de motorafdeling volgens de onder 3.2.4.1 beschreven procedure.

### 3.2.2. Taken van de Motorraad

- 3.2.2.1. De Motorraad neemt het dagelijks bestuur van de afdeling waar en vergadert op de door de gekozen leden volgens behoefte vastgelegde data. Een dwingende regeling bestaat niet.
- 3.2.2.2. De motorraad legt de wensen en noden van de leden voor aan de beheerraad. De leden van de motorraad zijn hiervoor automatisch uitgenodigd op elke gewone vergadering van de beheerraad.
- 3.2.2.3. De motorraad staat in voor de goede gang van zaken binnen de afdeling en zorgt voor het naleven door de leden van dit reglement.
- 3.2.2.4. De motorraad beheert het systeem voor de online reservering van de toestellen.
- 3.2.2.5. De motorraad houdt samen met de beheerraad scherp toezicht op het naleven van de wet in verband met eventuele initiatievluchten.
- 3.2.2.6. De motorraad verzorgt het onthaal van kandidaat-leden zowel als van nieuwe leden.
- 3.2.2.7. De motorraad neemt alle nuttige initiatieven voor de reiniging, het onderhoud en de herstellingen van het vliegend en van het niet vliegend materiaal van zijn afdeling.
- 3.2.2.8. De motorraad organiseert en bewaakt de door de leden uit te voeren werken.
- 3.2.2.9. De motorraad waakt over de veiligheid van de activiteiten van de leden van de afdeling.

### 3.2.3. Bevoegdheden van de motorraad

- 3.2.3.1. De motorraad beslecht eventuele onenigheden tussen de leden van de afdeling. De motorraad kan hierbij de beheerraad inroepen en dit slechts advies geven.
- 3.2.3.2. De motorraad stelt kandidaat leden voor aan de beheerraad, die over het toelaten van elke kandidaat op de eerstvolgende gewone vergadering dient te beslissen. Bij de voorstelling van een kandidaat overhandigt de motorraad een volledig en leesbaar ingevuld gegevensblad aan de secretaris van de beheerraad.
- 3.2.3.3. De motorraad onderzoekt welke werkzaamheden voor onderhoud van "zijn" terreinen, gebouwen, vliegtuigen en ander materiaal dienen te worden genomen en kan deze door de leden laten uitvoeren. Indien hiermee kosten verbonden zijn dient de goedkeuring van de beheerraad verkregen. Voor bedragen tot € 250 volstaat het schriftelijk akkoord van twee leden van de beheerraad. Uitgaven die € 250 overstijgen dienen voorafgaandelijk door de beheerraad goedgekeurd.
- 3.2.3.4. De motorraad kan leden met een opdracht belasten in het kader van het voorgaand beschreven onderhoud
- 3.2.3.5. De motorraad kan leden die het reglement overtreden of onveilig gedrag vertonen ook sancties opleggen (bv. bijkomende werk of vliegverbod) en bij ernstige overtredingen sancties (eventueel financiële) aan de beheerraad voorstellen.
- 3.2.3.6. De motorraad kan met de leden dwingende richtlijnen afspreken voor het reserveren van vliegtuigen, invullen van logboeken en haven register, invullen van het tankboek, uitvoeren van initiatievluchten, opvolgen van werkzaamheden verricht door de leden zowel als voor andere zaken die onder de noemer "dagelijks bestuur" of "goede gang van zaken" vallen, ook wanneer deze niet uitdrukkelijk in dit reglement zijn opgenomen.

### 3.2.4. Verkiezing van de leden van de Motorraad.

- 3.2.4.1. Tenminste éénmaal jaarlijks worden alle leden van de motorafdeling uitgenodigd op een niet statutaire vergadering. De uitnodiging geschiedt door aankondiging op het prikbord tenminste vier weken voor de vergadering. Ter aanvulling kan de uitnodiging ook via andere wegen verspreid worden (brief, e-mail, enz.).
- 3.2.4.2. De leden van de motorraad worden verkozen voor een periode van drie jaar.
- 3.2.4.3. De verkiezing wordt georganiseerd door de motorraad. Dwingende procedures hieromtrent bestaan niet.
- 3.2.4.4. De namen van de gekozenen worden officieel bekendgemaakt in het verslag van de eerstvolgende beheerraad.
- 3.2.4.5. Treedt een lid uit de motorraad dan kan op de eerstvolgende ledenvergadering een vervanger aangeduid worden. Deze vervanger zal de motorraad aanvullen voor de rest van het mandaat van drie jaar.

### 3.2.5 De instructeurs / de hoofdinstructeur.

#### 3.2.5.1 Benoeming.

De hoofdinstructeur en de instructeurs worden benoemd door de beheerraad.

### 3.2.6. Taken van de instructeurs.

De instructeurs staan in voor de opleiding van leerling piloten.

- 3.2.6.1. De instructeurs staan in voor initiatie van gebrevetteerde piloten op nieuwe types.
- 3.2.6.2. De instructeurs staan ter beschikking voor de wettelijk verplichte vaardigheidsproef van gebrevetteerde piloten.

### 3.2.7. Taken van de hoofdinstructeur.

- 3.2.7.1. De hoofdinstructeur waakt over de kwaliteit van de opleiding en is hiervoor aansprakelijk t.o.v. het Bestuur der Luchtvaart en t.o.v. de Beheerraad.
- 3.2.7.2. De hoofdinstructeur waakt over de veiligheid van de vliegactiviteiten binnen de club.
- 3.2.7.3. De hoofdinstructeur organiseert ook de theoretische opleiding volgens mogelijkheid en behoefte. Hij kan hiervoor beroep doen op vaardige lesgevers.
- 3.2.7.4. De hoofdinstructeur houdt algemeen toezicht op de vaardigheid van de leden piloten.

### 3.2.8. Bevoegdheden van de instructeurs / hoofdinstructeur.

- 3.2.8.1. De instructeurs mogen van alle wettelijke bevoegdheden binnen het kader van de club onbeperkt gebruik maken en zijn tevens bevoegd piloten en leerling piloten aanwijzingen te geven passend bij de hen toegewezen taken en bij hun aansprakelijkheden.
- 3.2.8.2. Een instructeur kan, wanneer hem een onveilig vliegmanoeuvre van een clublid opvalt een bijkomende oefening of oprissing van technieken opleggen, een tussentijdse bekwaamheidsproef afnemen of ook een voor het lid bindend vliegverbod uitspreken.
- 3.2.8.3. De instructeur mag elk lid voor of na het aantreden van een vlucht aanspreken op de passende voorbereiding van de vlucht en deze controleren.

## 4. VEILIGHEID

### 4.1. Algemeen.

“Veiligheid” dient te worden verstaan als het verminderen van de risico’s verbonden met het gebruik van vliegend materiaal en van de clubactiviteiten in het algemeen. De “veiligheid” zal het resultaat zijn van veiligheids- en plichtsbewust handelen van iedere gebruiker van de clubtoestellen.

### 4.2. Alcohol, geneesmiddelen, verminderde menselijke prestaties.

4.2.1. Het is elke piloot verboden vliegend materiaal te besturen onder ook zelfs de geringste invloed van alcoholische dranken.

4.2.2. Het is elke piloot verboden vliegend materiaal te besturen wanneer zijn fysieke prestaties of vermogen tot het bedienen van een voertuig verminderd zijn door het gebruik van genees- of andere middelen of door zijn gezondheidstoestand.

### 4.3. Roken en open vuur.

4.3.1. Roken en open vuur zijn verboden in en rond de vliegtuigen, in alle loodsen en in het bereik van de benzinepomp.

4.3.2. Bijzondere aandacht is vereist op het ganse terrein in periodes van droogte. Grasbrand verspreidt zich zeer snel!

### 4.3.3. Tanken / benzine.

4.3.4. Om ontsteking door ontlading van statische elektriciteit te voorkomen is het verplicht bij het tanken de aardingskabel aan het vliegtuig aan te sluiten. Dit geldt tevens bij het tanken van clubtoestellen op andere vliegvelden.

4.3.5. Voor het tanken dient de piloot te controleren of er in de onmiddellijke omgeving van de benzinepomp een blusapparaat beschikbaar is waarvan hij de werking kent.

4.3.6. Benzinstalen die ontnomen werden tijdens een preflight controle dienen te worden gestort in hiervoor voorziene bussen in de vliegtuigloods naast de benzinepomp.

4.3.7. Licht ontvlambare voorwerpen (papier, keukenrol, textiel) worden niet achtergelaten in de omgeving van de benzinepomp.

### 4.4. Verkeersregels

4.4.1. Wanneer lierstarts uitgevoerd worden mag het vliegveld niet overvlogen worden op een hoogte van minder dan 2000 ft / 600 m boven grond.

4.4.2. Piloten (uitgezonderd instructeurs) mogen een vliegtuig alleen besturen vanin de stoel die hiervoor is voorzien.

4.4.3. Piloten zijn verplicht de richtlijnen te volgen van de havenmeester van dienst, de instructeur(s) en van de leden van de motorraad.

### 4.5. Recente vliegervaring.

Indien piloten langer dan 90 dagen niet meer de functie van Pilot In Command op een bepaald SEP vliegtuig hebben uitgeoefend, dienen zij voor de start van een vlucht als PIC op een clubtoestel van dit type, de toelating van een instructeur van de club te krijgen. De wettelijke bepalingen omtrent recente vliegervaring blijven vanzelfsprekend onverminderd van kracht.

### 4.6. Initiatievluchten.

Initiatievluchten voor groepen mogen slechts mits toelating van de beheerraad doorgevoerd worden met clubtoestellen.

#### **4.7. Schade / storingen aan clubtoestellen, harde landing.**

- 4.7.1. Een misacten van onderstaande regels zal steeds leiden tot sancties binnen de club. Het melden van een incident is de van eenieder verwachte positieve bijdrage tot de veiligheid van de activiteiten in onze club.
- 4.7.2. Ieder lid zal veroorzaakte of vastgestelde schade, zowel als een harde landing onmiddellijk melden aan zijn instructeur, de techniek van de club, een lid van de motorraad of ook schriftelijk aan de beheerraad. Verder dient dit vermeld te worden in het "trouble shooting book".
- 4.7.3. Veroorzaakte of vastgestelde schade zowel als vastgestelde storingen dienen vermeld in het "trouble shooting book" van het betrokken toestel.
- 4.7.4. Na een harde landing zal, onafhankelijk van het feit of uiterlijk enige schade kan worden vastgesteld, het toestel aan de grond worden gehouden tot na inspectie door een gebrevetteerd technicus.

### **5. WINTERWERK / GROEPSACTIVITEITEN**

- 5.1. Alle leden van de K.A.C.K., zowel zweefvliegers als motorvliegers, presteren jaarlijks 20 werkuren ten voordele van de club.
- 5.2. Het winterwerk wordt voor de afdeling georganiseerd door de motorraad.
- 5.3. De motorraad registreert de door ieder lid gepresteerde uren en beoordeelt de kwaliteit en de hoeveelheid van het geleverde werk.
- 5.4. Niet gepresteerde uren worden jaarlijks door de motorraad aan de beheerraad gemeld en in rekening gesteld. De beheerraad bepaalt jaarlijks aan welk tarief in het volgende seizoen niet gepresteerde uren aan de betrokken leden worden aangerekend.
- 5.5. Vrijstelling. Jaarlijks aan het eind van het vliegseizoen worden door beheerraad en motorraad samen een lijst opgesteld van leden die van winterwerk worden vrijgesteld. Dit betreft leden die zich in de loop van het jaar op buitengewone wijze voor de club ter beschikking stellen voor activiteiten zoals bv. instructie, boekhouding, beheerraad, onderhoudswerk (gebouwen, terreinen, toestellen) enz.
- 5.6. Naast het winterwerk kan de beheerraad de leden gezamenlijk opvorderen voor ondersteunende aanwezigheid voor, tijdens en na een door de club georganiseerde activiteit zoals een opendeurdag, fly-in, enz. De in zulk kader geboden ondersteuning wordt niet als winterwerk gerekend.

### **6. GEWONE ACTIVITEITEN**

#### **6.1. Formaliteiten voor elke vlucht.**

- 6.1.1. Voor de vlucht is door de Pilot In Command zeker te stellen dat het vliegveld "geopend" is. Voor vluchten die zullen starten/landen op ongebruikelijke tijdstippen dient de havenmeester vroegtijdig verwittigd.
- 6.1.2. Voor en na elke vlucht worden het luchthavenboek en het reisdagboek door de PIC behoorlijk en duidelijk leesbaar ingevuld.
- 6.1.3. Voor elke vlucht zal de PIC onderzoeken of de boorddocumenten volledig en actueel zijn en tevens onderzoeken of het toestel de in de reisdagboek aangegeven termijn voor de volgende 25, 50 of 100-uren inspectie niet overschrijft.
- 6.1.4. Voor elke vlucht zal de PIC een inspectie van het toestel doorvoeren zoals deze vermeld staat in het handboek van de constructeur.
- 6.1.5. Bij vaststelling van belangrijke niet herstelde beschadigingen aan het toestel wordt niet gestart. Wie een beschadiging niet opmerkt bij een overname van een toestel loopt het gevaar om voor deze beschadiging verantwoordelijk te worden gesteld.
- 6.1.6. Bij vluchten die verder dan 20 NM van het vliegveld wegvoeren zal de PIC meteo informatie raadplegen en het bewijs van de raadpleging op de vlucht meevoeren (schriftelijk genoteerd of print-out).

## **6.2. Vluchten met passagiers.**

- 6.2.1. Leden met een geldig brevet kunnen passagiers meevoeren in clubtoestellen.
- 6.2.2. Leden zijn zelf verantwoordelijk voor een strikt naleven van de wettelijke 90-dagen regel.
- 6.2.3. Vluchten tegen vergoeding zijn, zoals het de wet voorziet, strikt verboden. Zulke vluchten zijn ook in de verzekeringspolis uitgesloten. Eventueel misbruik wordt door de club gesanctioneerd.

## **6.3. Tanken.**

### **6.3.1. Veiligheid.**

- 6.3.1.1. De veiligheidsvoorschriften hieromtrent worden strikt gevolgd. Zie paragraaf 4.
- 6.3.1.2. De benzinepomp wordt altijd na het tanken terug met een hangslot gesloten.

### **6.3.2. Tanken van clubtoestellen.**

Bij het tanken wordt het tankboek volledig ingevuld: ook de stand van de urenteller van het vliegtuig dient genoteerd.

### **6.3.3. Tanken van toestellen in privaatbezit gestald op Keiheuvel.**

Naast zijn naam vult de piloot ook zijn lidnummer in.

### **6.3.4. Tanken van een bezoekend toestel.**

- 6.3.4.1. Bezoekende toestellen worden tijdens het tanken begeleid door een lid van de club.
- 6.3.4.2. Het tankboek wordt volledig ingevuld, naam en lidnummer van het begeleidend lid worden vermeld.
- 6.3.4.3. De verschuldigde som, zoals afgelezen op de benzinepomp wordt contant betaald aan het lid dat het tanken begeleidt. Het geld wordt in een omslag gedaan, datum, registratie van het getankte toestel, en naam van het begeleidend lid van de club worden op de omslag geschreven. De omslag wordt in de sleuf van de brandkast in het leslokaal gedeponneerd.
- 6.3.4.4. Tanken van een clubtoestel op verplaatsing.
- 6.3.4.5. Wanneer op een ander vliegveld getankt wordt kan de piloot de kosten gans of gedeeltelijk terugbetaald krijgen. De vraag tot terugbetaling wordt aan de club gericht in de volgende vorm:
  - a. schriftelijk;
  - b. in begeleiding van de originele tankbon die tenminste datum en plaats van het tanken, de immatriculatie van het vliegtuig, de prijs per liter of totaalprijs vermeldt;
  - c. een bewijs van betaling (kredietkaart) wordt bijgevoegd of de tankbon is afgetekend voor "voldaan".
- 6.3.4.6. De kosten worden vergoed voor de aankoopprijs per liter die gold bij de laatste aankoop van benzine door de club.

## **6.4. Aansprakelijkheid van de piloot.**

- 6.4.1. De piloot is verantwoordelijk voor het respecteren van alle nationale en internationale wetten en reglementen die betrekking hebben op de door hem doorgevoerde vlucht. De club wijst elke aansprakelijkheid af voor de door een piloot begane overtredingen en hun gevolgen.
- 6.4.2. Eventuele administratieve boetes, schadevergoedingen van elke aard etc. vallen telkens uitsluitend en volledig ten laste van de piloot.

## **6.5. Reinigen na de vlucht.**

- 6.5.1. Na ieder gebruik zal de piloot tenminste de aanvalsboorden van vleugels en staartvlakken, de neus, de schroef en de plexiglas koepel van zijn toestel reinigen.
- 6.5.2. Indien nodig zal de piloot ook het interieur van het toestel na de vlucht reinigen.
- 6.5.3. Bij een reeks opeenvolgende lesvluchten kan de instructeur deze verplichting "doorschuiven" naar de laatste piloot van de reeks, of met de leerlingen een andere passende afspraak treffen aangaande de dagelijkse reiniging.
- 6.5.4. Begint een piloot een vlucht met een niet gereinigd toestel, dan ontslaat dit hem niet van de plicht dit vliegtuig te reinigen na de door hem doorgevoerde vlucht.
- 6.5.5. De motorraad waakt over het gereinigd afstellen van de toestellen en kan piloten die tegen de regels verstoten tot het reinigen verplichten of hen zelfs een vliegverbod tot maximum één maand opleggen. Bij herhaalde afwijkingen zal de motorraad de beheerraad vragen een passende sanctie op te leggen.

## **6.6. Binnenzetten van vliegtuigen.**

- 6.6.1. Voor het begin van zijn vlucht zal de piloot toestellen die dienden buitengerold om het door hem gewenste vliegtuig vrij te maken, terug in de loods stellen.
- 6.6.2. Na het gebruik zal de piloot het gebruikte vliegtuig terug in de loods plaatsen.
- 6.6.3. Wordt van deze regels afgeweken en wordt dientengevolge een vliegtuig beschadigd dan zal de club van de piloot schadeloosstelling verlangen. Ook de eigenaars van gestalde vliegtuigen in privaatbezit kunnen dan eisen tot schadeloosstelling geldend maken.
- 6.6.4. Ook wanneer het vliegtuig al dan niet aansluitend door andere piloten werd gereserveerd, blijft de laatste gebruiker aansprakelijk.

## **7. RESERVERING VAN CLUBTOESTELLEN**

### **7.1. Reservering voor gewoon gebruik / maximaal één dag.**

- 7.1.1. Ieder vliegend lid kan één van de motortoestellen waarvoor het bevoegd is reserveren op datum en uur van zijn keuze.
- 7.1.2. De reserveringen gebeuren uitsluitend via het online boekingsstelsel.
- 7.1.3. De piloot die een toestel reserveerde zal tenminste 15 minuten voor het begin van zijn reservering aanwezig zijn, zodat de vlucht kan starten op het uur van reservering.
- 7.1.4. Een reservering vervalt 15 minuten na het uur van reservering indien de piloot niet kwam opdagen.
- 7.1.5. Een reservering kan nog worden verlengd onmiddellijk voor het vertrek van de vlucht.
- 7.1.6. Het gereserveerde toestel dient, tenzij in geval van overmacht, aan het einde van de gereserveerde periode met voldoende benzine en zuiver ter beschikking gesteld worden van de volgende piloot. In geval van verzuim kan de motorraad een sanctie opleggen.
- 7.1.7. Wanneer bekend is dat van een reservering geen gebruik zal worden gemaakt, zal deze zo snel mogelijk worden geannuleerd. In geval van verzuim of misbruik kan de motorraad een sanctie opleggen.
- 7.1.8. Wanneer misbruik van het online stelsel wordt vermoed kan de motorraad tevens de mogelijkheden tot reservering beperken.
- 7.1.9. Wanneer misbruik vastgesteld wordt zal de motorraad een voorstel tot sanctie overmaken aan de beheerraad.

## **7.2. Reservering voor langere duur.**

- 7.2.1. Een reservering voor meerdere dagen is mogelijk, dient echter tenminste twee weken vooraf aangevraagd bij de motorraad. Het reisdoel en de bezochte of overvlogen landen dienen hierbij aangegeven
- 7.2.2. De motorraad kan advies vragen van de instructeurs.
- 7.2.3. De piloot die een reservering voor meerdere dagen aanvraagt, aanvaardt impliciet dat per gereserveerde weekdag één vlieguur en per gereserveerde weekend- of wettelijke feestdag twee vlieguren worden aangerekend. Deze uren zijn ook verschuldigd wanneer zij niet effectief gevlogen werden.
- 7.2.4. Wanneer gelijktijdig meerder aanvragen voorliggen zal de motorraad beslissen welke reservering aanvaard wordt. In principe wordt de voorkeur gegeven aan de reservering die het hoogste aantal vlieguren vertegenwoordigt.

## **8. AFREKENING VAN VliegKOSTEN.**

- 8.1. Het gebruik van de clubtoestellen door de leden wordt aan deze laatste maandelijks in rekening gesteld volgens de tarieven die door de beheerraad werden bepaald.
- 8.2. De rekeningen dienen betaald per overschrijving of storting via een bank binnen de 14 kalenderdagen na factuurdatum. Eventuele onkosten voor overschrijvingen of betalingen vallen ten laste van de betaler.
- 8.3. Landingsgeld of andere kosten die door de piloot niet contant werden vereffend (bv. touch-and-go op een bezocht vliegveld) dienen vermeld op het hiervoor bestemde formulier dat zich bij de boorddocumenten bevindt. Wordt dit door de piloot verzuimd dan zullen deze kosten, verhoogd met een administratiepremie van € 5,00 in rekening worden gesteld.
- 8.4. Van leden die geen vaste verblijfplaats in België hebben of er slechts tijdelijk verblijven (bv. ex-pats) zal een voorschot van € 500,00 worden verlangd. Bij het einde van hun lidmaatschap wordt dit, na afrekening van de eventueel openstaande rekeningen, terugbetaald.

## **9. BIJZONDERE ACTIVITEITEN.**

### **9.1. Slepen van zweefvliegtuigen**

Het slepen van zweefvliegtuigen met een sleeptoestel van de club is toegestaan mits:

- 9.1.1. de sleeppiloot over het nodige brevet en de nodige bevoegdheidsverklaringen beschikt;
- 9.1.2. de sleeppiloot tenminste 5 uur solo op het sleeptoestel gevlogen heeft;
- 9.1.3. de sleeppiloot tenminste 10 sleepstarts in dubbele besturingen op het sleeptoestel uitgevoerd heeft;
- 9.1.4. de sleeppiloot door een instructeur motorvliegen bekwaam werd bevonden een landing met sleep in het sleeptoestel te uit te voeren;
- 9.1.5. de sleeppiloot door een instructeur zweefvliegen bekwaam werd bevonden een landing in sleep met een zweefvliegtuig uit te voeren;
- 9.1.6. de sleeppiloot een grondige pre-flight inspectie heeft doorgevoerd en de werking van de sleepkoppeling heeft onderzocht;
- 9.1.7. de sleeppiloot na beëindigen van de sleepfase onverwijd met het sleeptoestel terugkeert om te landen.
- 9.1.8. de sleeppiloot de schriftelijke toelating heeft van de beheerraad om sleepvluchten uit te voeren.

## **9.2. Initiatievluchten ("i-vluchten").**

- 9.2.1. Deze vluchten worden door de club als het middel bij uitstek gezien om sympathie voor de clubactiviteiten bij het algemene publiek op te wekken. Daarom kan van piloten worden verlangd dat zij van een eventuele reservering afzien om dergelijke vluchten mogelijk te maken.
- 9.2.2. Deze vluchten worden georganiseerd en doorgevoerd door clubleden.
- 9.2.3. Deze vluchten worden op EBKH uitsluitend met clubtoestellen doorgevoerd.
- 9.2.4. De kosten voor i-vluchten worden door de passagiers vergoed aan het door de beheerraad bepaalde tarief.
- 9.2.5. I-vluchten worden door de passagiers contant betaald. De piloot ontvangt het geld en deponeert dit in een passend gemerkte omslag in de brandkast in het leslokaal.
- 9.2.6. Elke i-vlucht wordt separaat opgetekend in het reisdagboek.
- 9.2.7. De motorraad ziet toe op de door de piloten uitgevoerde i-vluchten en hun correcte registratie. De motorraad kan hieromtrent met de piloten bijkomende afspraken maken.
- 9.2.8. Een geplande initiatievlucht die tijdens de vlucht op verzoek van de passagiers wordt verlengd, zal worden aangerekend aan de huurprijs van het vliegtuig vermeerderd met 0,25 euro per minuut. Deze regeling zal duidelijk worden opgetekend in het reisdagboek.

## **10. SCHADE AAN CLUBTOESTELLEN**

### **10.1. Veiligheid.**

Zie ook 4.8 Schade aan toestellen, onder paragraaf veiligheid.

### **10.2. Aansprakelijkheid / Verzekering.**

- 10.2.1. Aansprakelijk voor alle schade aan het toestel zowel als aan derden is steeds de "Pilot In Command." Een verzekering neemt deze aansprakelijkheid niet weg, maar beperkt slechts binnen de grenzen gesteld in de polis, de mogelijke financiële gevolgen voor de aansprakelijke piloot.
- 10.2.2. De beheerraad zorgt voor een passende verzekering van de clubtoestellen. Dit omvat tenminste burgerlijke aansprakelijkheid ook t.o.v. de inzittende passagier(s) en bijna altijd ook verzekering tegen eigen schade ("omnium") met een vrijstelling.
- 10.2.3. Ieder piloot wordt geacht voor het begin van de vlucht te controleren of een geldig verzekeringsbewijs in het toestel aanwezig is.
- 10.2.4. Bij instructievluchten in dubbele besturing functioneert de instructeur als P.I.C.
- 10.2.5. Ingeval bovenstaande paragrafen in tegenstelling zijn met de wet of met bepalingen van de verzekeringspolis, zullen ze aan de ondergeschikt zijn.

### **10.3.Aansprakelijkheid van de piloot t.o.v. de K.A.C.K.**

#### 10.3.1. Algemeen.

De piloot / gebruiker is steeds verantwoordelijk voor het behoud van het clubmateriaal tijdens de periode waarin hij/zijn dit materiaal in gebruik heeft. De "periode van gebruik" dient ruim geïnterpreteerd en beperkt zich niet per tot de periode waarin de piloot zich in het vliegtuig bevindt.

#### 10.3.2. Lokale vluchten

10.3.2.1. De "periode van gebruik" begint naargelang het geval bij het buitenrollen van het toestel of bij het bestijgen van het toestel wanneer dit voorheen door een ander persoon werd gebruikt of buiten gerold.

10.3.2.2. De "periode van gebruik" eindigt wanneer het toestel door de piloot/gebruiker terug in de loods wordt gesteld of wanneer het toestel door een ander piloot in gebruik wordt genomen.

10.3.2.3. Het toestel geldt als "door een ander piloot in gebruik genomen" vanop het moment dat "een ander piloot" de boorddocumenten van het toestel in ontvangst heeft genomen.

10.3.2.4. Ter verduidelijking: het toestel geldt niet als "door een ander piloot in gebruik genomen" wanneer de boorddocumenten terug op de voorzien plaats worden gelegd; zie regel 10.3.2.2.

#### 10.3.3. Navigatievluchten.

10.3.3.1. Naast de bovenstaande regels onder 10.3.1. en 10.3.2. gelden ook onderstaande regels.

10.3.3.2. De "periode van gebruik" eindigt niet wanneer het toestel wordt gestald op het terrein of in de loods van een andere organisatie, maar slechts wanneer het toestel wordt gestald in de loods van de K.A.C.K.

10.3.3.3. Wanneer meerdere leden/piloten samen een navigatievlucht of rondreis maken eindigt de "periode van gebruik" van de eerste piloot slechts wanneer een volgend piloot het toestel als P.I.C. in gebruik heeft genomen. In dit geval niet bij het in ontvangst nemen van de boorddocumenten maar wel bij het bestijgen onmiddellijk voor het aantreden van de volgende vlucht of beweging op het terrein.

#### **10.4. Schadevergoeding**

- 10.4.1. Indien door een lid van de club schade wordt toegebracht, hetzij opzettelijk of onopzettelijk aan de eigendommen van de club, gelden de regels van het Burgerlijk Wetboek inzake de bewijslast van de fout en het oorzakelijk verband tussen fout en schade.  
Het lid onderwerpt zich echter aan de beslissing van de beheerraad voor wat betreft de raming van de schade en de terugvordering ervan.  
Bij gebreke aan minnelijke regeling binnen de maand na de aangetekende ingebrekestelling door de club wordt het lid automatisch geschorst tot de betaling.  
De club behoudt zich alle rechten voor tot de gerechtelijke invordering.
- 10.4.2. In afwijking van art 10.4.1 dient het lid, dat gebruikt maakt van een vliegtuig van de club, het vliegtuig in onberispelijke staat af te leveren na gebruik en iedere schade aan het vliegtuig te vergoeden, zelfs indien niet kan bewezen worden dat de beschadiging is ontstaan door enige fout van het lid-gebruiker, behoudens deze kan aantonen dat de schade is ontstaan door de fout van een derde of door overmacht.
- 10.4.3. Ingeval bij gebruik van een vliegtuig van de club het lid schade toebrengt aan derden, erkent het lid dat hij niet handelt als orgaan of aangestelde van de club en hij zelf de schade dient te vergoeden, behoudens de tussenkomst van de verzekering van de club.
- 10.4.4. Indien de club door een verzekering wordt vergoed of de verzekering dekking verleent ten voordele van derden, zal de schadevergoeding in hoofde van het lid zich beperken tot de eventuele vrijstelling, welke de verzekering niet terugbetaalt, behalve wanneer de verzekering een regresvordering zou uitoefenen opzichts de club, bijvoorbeeld ingeval van zware fout, dronkenschap, intoxicatie en een andere reden van verzekering.
- 10.4.5. Wie uit kwaadwilligheid of ingevolge een ernstige overtreding van het huishoudelijk reglement schade veroorzaakt aan de eigendommen van K.A.C.K. kan tevens door de beheerraad voor de rechtbank worden gedaagd. Tot de definitieve uitspraak van de rechtbank (eventueel in beroep) wordt het betrokken clublid geschorst. Bij bewezen diefstal van clubmateriaal wordt het betrokken lid onmiddellijk geschorst tot aan de volgende algemene vergadering en zal een klacht worden neergelegd bij de politie tegen het betrokken clublid door de beheerraad.

## **11. STALLING VAN TOESTELLEN IN PRIVAATBEZIT.**

### **11.1. Aanvraag.**

- 11.1.1. Uitsluitend leden die tenminste twee jaar effectief lid zijn van de K.A.C.K. kunnen een aanvraag indienen voor het stallen van een vliegtuig in de loodsen van de K.A.C.K. Ook eventuele mede-eigenaars dienen aan deze voorwaarde te voldoen.
- 11.1.2. De aanvraag dient in schriftelijk vorm gericht aan de beheerraad. Bij de aanvraag dient de naam van alle eventuele mede-eigenaars vermeld.
- 11.1.3. De beheerraad bepaalt autonoom en voornamelijk in functie van de beschikbare ruimte of het opportuun is nog een bijkomend toestel te stallen. Ook andere criteria zoals bv. veiligheid of geluidsoverlast, kunnen tot het afwijzen van een aanvraag leiden
- 11.1.4. Wanneer geen stalplaatsen meer beschikbaar zijn, wordt een wachtlijst aangelegd die wordt bijgehouden door de secretaris van de beheerraad. De plaats op de wachtlijst wordt bepaald door de datum van aanvraag zoals geregistreerd door de secretaris van de beheerraad. Komt een stalplaats vrij dan wordt de eerste rechthebbende verwittigd door de secretaris van de beheerraad.
- 11.1.5. Een effectief lid kan eigenaar of mede-eigenaar zijn van verschillende toestellen; ook in dat geval kan hem/haar echter slechts één stallingsplaats worden toegekend.

### **11.1.6. Toelating.**

- 11.1.7. De beheerraad zal iedere aanvraag schriftelijk beantwoorden.
- 11.1.8. De toelating wordt niet verleend voor een bepaald toestel maar wel aan de aanvrager in persoon.
- 11.1.9. De toelating kan niet aan een andere persoon overgedragen worden.
- 11.1.10. De toelating wordt verleend aan één persoon en niet aan een groep van personen. Dit geldt ook wanneer een toestel toegelaten wordt dat door meerdere eigenaars in gedeeld of gemeenschappelijk bezit gebruikt wordt.
- 11.1.11. De toelating heeft vooreerst het karakter van een reservering geldig voor twaalf maanden dekking. Dan wordt de reservering automatisch omgezet in een volwaardige toelating.
- 11.1.12. Een volwaardige toelating is geldig zolang de verschuldigde vergoedingen zonder vertraging betaald worden en zolang de aanvrager zijn toestel bij K.A.C.K. wenst te stallen.
- 11.1.13. Wordt de effectieve stalling onderbroken voor een periode langer dan 12 maand dan vervalt de toelating.
- 11.1.14. Vervalt een toelating door "niet gebruik" dan kan een nieuwe aanvraag ingediend worden die ook als dusdanig (zonder voorrang) behandeld zal worden.
- 11.1.15. Een lijst van openstaande stallingplaatsen wordt bijgehouden door de secretaris van de club die ook een eventuele wachtlijst aanlegt. Indien alle plaatsen (25) volzet zijn zal deze wachtlijst worden aangelegd. De plaats op de wachtlijst wordt bepaald door de datum waarop de aanvraag door het betrokken clublid bij de beheerraad is ingediend. Van zodra er een plaats vrijkomt zal het betrokken lid schriftelijk door de secretaris van de club worden verwittigd en begint zijn termijn van 12 maanden te lopen vanaf verstuurdatum van de toelatingsbrief. Er kan een nieuwe aanvraag ingediend worden ten vroegste twee jaar na datum van de eerste aanvraag. Hij die reeds met een privé-toestel op Keiheuvel vloog en een nieuw toestel in de plaats koopt dient dit aan de beheerraad schriftelijk te melden.

### **11.2.Vergoeding / Stallingsgeld.**

- 11.2.1. Jaarlijks in januari is een vergoeding verschuldigd voor de toelating tot stalling. De vergoeding is ook verschuldigd wanneer het toestel niet gestald wordt, bv. wanneer het nog niet geleverd werd of wanneer het voor langere tijd in revisie of reparatie staat bij derden.
- 11.2.2. De stallingprijs wordt jaarlijks door de beheerraad vastgelegd.
- 11.2.3. De vergoeding wordt berekend door de vastgelegde stallingprijs te vermenigvuldigen met de spanwijdte van het te stallen toestel.
- 11.2.4. De vergoeding is te betalen telkens voor de periode tot 31 december en is niet terugvorderbaar.
- 11.2.5. Wordt een toelating toegekend in de loop van het jaar dan wordt de vergoeding "pro rata temporis" bepaald, te rekenen vanaf de eerste maand volgend op de toekenning van de toelating.

### **11.3.Verval van de toelating.**

- 11.3.1. Een toelating vervalt wanneer verschuldigd stallingsgeld per einde januari niet ontvangen werd.
- 11.3.2. Een toelating vervalt wanneer andere personen dan de eigenaar of mede-eigenaars de functie van PIC op het gestalde toestel uitoefenen.
- 11.3.3. Een toelating vervalt wanneer toestellen in privaat bezit ingezet worden voor initiatievluchten.
- 11.3.4. Een toelating vervalt wanneer de rechthebbende zijn lidmaatschap opzegt of verliest.
- 11.3.5. Een toelating vervalt wanneer de stalplaats gedurende 12 maand ongebruikt blijft. Van deze regel zal worden afgeweken wanneer de rechthebbende een kopie van de bevestiging van de bestelling van een toestel kan voorleggen aan de beheerraad.
- 11.3.6. Het verval van een toelating tot stalling dient bekrachtigd door een beslissing van de beheerraad.

### **11.4.Verplichtingen voor de eigenaar.**

- 11.4.1. De eigenaar is verplicht een verzekering te nemen tegen schade aan derden die van het gestalde toestel kan uitgaan (bv. brand door kortsluiting).
- 11.4.2. De eigenaar overhandigt de beheerraad een kopie van de verzekeringspolis en jaarlijks het bewijs van betaling.
- 11.4.3. Elk effectief lid kan mede-eigenaar worden van verschillende toestellen op Keiheuvel. Hij kan slechts één plaats opeisen voor een toestel waar hij alleen eigenaar van is.

## 12 AANSCHAF EN GEBRUIK VAN TOESTELLEN IN PRIVAATBEZIT

- 12.1 Enkel diegene die twee jaar effectief lid is van de K.A.C.K. mag een aanvraag indienen om met een privé-toestel te komen vliegen op Keiheuvel. Ook mede-eigenaars moeten minstens twee jaar effectief lid zijn.
- 12.2 Schriftelijke toestemming van de hoofdinstructeur en schriftelijke toestemming van de raad van beheer moet worden gegeven.
- 12.3 De toelating om met een privé-toestel te komen vliegen is 12 maand geldig. Na het verstrijken van deze termijn dient er minstens een bewijs van bestelling voorgelegd te worden aan de beheerraad. Indien dit niet gebeurt vervalt de toelating en kan een nieuwe aanvraag ingediend worden ten vroegste twee jaar na datum van de eerste aanvraag. Indien alle plaatsen volzet zijn zal er een wachtlijst worden aangelegd (aantal plaatsen mag het aantal van 25 niet overschrijden). De plaats op de wachtlijst wordt bepaald door de datum waarop de aanvraag door het betrokken lid aan de beheerraad is ingediend. Van zodra er een plaats vrijkomt zal het desbetreffende lid schriftelijk door de secretaris van de beheerraad worden verwittigd en begint zijn termijn van twaalf maanden te lopen vanaf verstuurdatum van de toelatingsbrief. Er kan een nieuwe aanvraag ingediend worden ten vroegste twee jaar na datum van de eerste aanvraag.
- 12.4 Hij die reeds met een privé-toestel op Keiheuvel vloog en een nieuw toestel in de plaats koopt, dient dit aan de beheerraad te melden. Tussen de tijd dat zijn oud toestel van Keiheuvel verdwijnt en de komst van zijn nieuw toestel mag maximum één jaar verlopen. Indien de termijn van 1 jaar overschreden wordt dient hij een nieuwe aanvraag in te dienen en wordt zijn aanvraag behandeld als zijnde een aanvraag van iemand die voor het eerst een aanvraag indient. Hij, die een stallingsplaats betaalt, dient de stallingsplaats wel verder te betalen tot zijn nieuw toestel is gearriveerd. Zoniet verliest hij zijn stallingsplaats. Een stallingsplaats is niet gekoppeld aan een toestel. Hij die zijn toestel verkoopt en geen nieuw toestel aanschaft, verliest zijn stallingsplaats aan diegene die het eerst op de wachtlijst staat van de stallingplaatsen. Deze lijst wordt door de clubsecretaris bijgehouden.
- 12.5 Bij aanvraag dienen alle mede-eigenaars vermeld te worden. Enkel eigenaars en mede-eigenaars mogen het toestel besturen. Indien er na aanschaf van het toestel mede-eigenaars bijkomen of afvallen dient dit schriftelijk te worden gemeld aan de beheerraad.
- 12.6 De beheerraad beslist hoeveel toestellen van LSV zijn toegelaten en dit in samenspraak met het bestuur van LSV. Wie van LSV met een privé-toestel mag komen vliegen op K.A.C.K. wordt bepaald door de verantwoordelijken van LSV na advies van de instructeursraad van de K.A.C.K.. Bij betwisting beslist de beheerraad van de K.A.C.K..
- 12.7 Elk effectief lid kan mede-eigenaar zijn van verschillende toestellen op Keiheuvel. Hij kan echter slechts één plaats opeisen voor een toestel waar hij alleen eigenaar van is. Het geven van initiatievluchten met privé-toestellen is verboden.